Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 sierpnia 1935 r. | NR. 23

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Przed końcem sezonu na wybrzeżu

Istnieją niestety wszelkie dane ku temu, aby przypuszczać, że sezonu tegorocznego na wybrzeżu polskiem nie da się przedłużyć, pomimo czynionych wysiłków i że po 20 sierpnia rozpoczną się masowe wyjazdy letników. Tak więc sezon tegoroczny pod względem okresu trwania nie będzie się różnił od poprzednich, będzie się natomiast różnił niekorzystnie pod względem frekwencji.

Wszystko tak się niepomyślnie składało w tym roku, że ilość osób, przybywających na wybrzeże polskie, znacznie zmalała. Poza nielicznemi wyjątkami wiele kąpielisk sygnalizuje stan niemal katastrofalny. Dotyczy to w szczególności miejscowości mniej pomyślnie położonych pod względem komunikacyjnym, a więc przedewszystkiem kąpielisk dalszych, nad otwartem morzem.

Trudno już teraz z dostateczną dokładnością ustalić wszystkie przyczyny tego ujemnego zjawiska. Do przyczyn, wynikających z ogólnego niepomyślnego stanu finansowego ludności, doszły niewątpliwie przyczyny specyficzne, na które zwrócić należy uwagę. Gdy jak wyżej wspomniano, sygnalizowany jest spadek frekwencji na wybrzeżu polskiem, to w sąsiednich kąpieliskach na terytorjum W. M. Gdańska dała się w tym sezonie zauważyć frekwencja wzmożona i to w znacznym stopniu frekwencja kuracjuszów z Polski. Dotyczy to nietylko sąsiednich Sopot, lecz i innych miejscowości wybrzeża gdańskiego. Efekt ten osiągnięty został dzięki zjednoczonym wysiłkom propagandowym wszystkich gdańskich czynników zainteresowanych, jak również i z powodu poważnej różnicy cen w roku bieżącym z cenami lat poprzednich, a to w związku z dewaluacją guldena. Zorganizowana na terytorjum gdańskiem akcja w kierunku utrzymania cen niskich odniosła więc zupełne powodzenie. Powodzenie to jest jeszcze bardziej zrozumiałe, jeśli się zważy, że kąpieliska gdańskie, a zwłaszcza Sopoty przeprowadziły w prasie polskiej ożywioną kampanję ogłoszeniowo - propagandową, której brak zupełny dał się zauważyć ze strony kąpielisk polskich. Tu trzeba przyznać, że stałe podawanie publiczności polskiej informacyj o tem, iż ceny w Gdańsku spadły o 40% nawet w tym wypadku, gdy faktycznie różnica była naogół mniejsza, miały niewątpliwie swą siłę sugestywną. Drugim momentem, który dla publiczności z Polski mógł przedstawiać pewną wartość, było umieszczenie, w wielu wypadkach zresztą uzasadnione, że w kąpieliskach gdańskich znaleźć można więcej komfortu, niż na wybrzeżu polskiem. Moment ten jednak miał mniejsze znaczenie, jeśli się zważy o wiele bardziej atrakcyjne walory naturalne wybrzeża polskiego, zwłaszcza od strony morza otwartego oraz poczucie zupełnej, tak bardzo cenionej swobody.

Sezon tegoroczny unaocznił wielu bywalcom wybrzeża polskiego znaczne postępy w urządzeniach mieszkaniowych oraz w kierunku nadania szeregowi miejscowości kulturalnego wyglądu zewnętrznego. Biło to zwłaszcza w oczy w Orłowie i w Juracie, które są niewątpliwie na drodze do stania się w niedługim czasie nietylko miejscowościami wysoce atrakcyjnemi pod względem swego naturalnego położenia, lecz również i pod względem komfortu. Specjalnie pouczającym jest przykład Orłowa, gdy w latach ubiegłych całe życie na plaży zamierało popołudniu, to w sezonie bieżącym

znaczna część publiczności pozostawała nad morzem do późnych godziny wieczorowych na rzęsiście oświetlonym pomoście i na bulwarze nadmorskim. Jest to wybitnym dowodem, że kąpieliska polskie, jeśli mają utrzymać swe stanowisko, powinny dążyć do tworzenia coraz nowych walorów kulturalnych i podnoszenia przez to swej atrakcyjności.

Kończący się sezon dał kąpieliskom polskim jeszcze jedną wskazówkę bardzo poważną, wynikłą na tle konkurencji kąpielisk gdańskich, a mianowicie tę, że nie da się na przyszłość utrzymać wyższych cen bez dania równocześnie wygodnych warunków pobytu. Dalej doświadczenie wykazało konieczność ustalenia pewnych norm orjentacyjnych w cenach, ściśle uzależnionych od warunków, jakie za daną cenę każda z kategoryj czy to hoteli, czy pensjonatów, czy wreszcie lokali w willach prywatnych może letnikom dostarczyć.

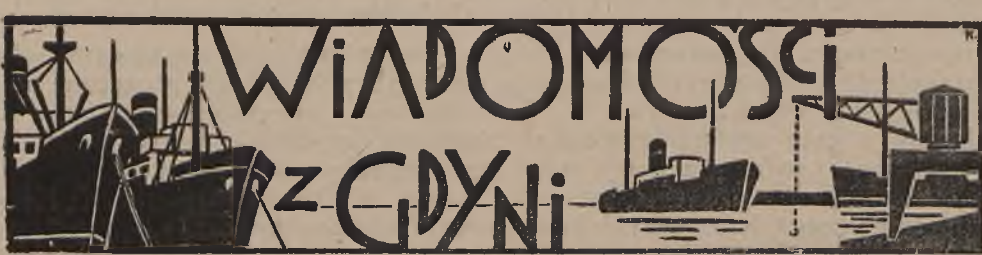
Wydaje się, że utworzenie zwartej i solidarnie działającej organizacji, może być tylko pożytecznem tak dla podniesienia samych urządzeń, jak i dla rentownej ich eksploatacji.

Istnienie takiej organizacji wydaje się tembardziej konieczne, że trudno sobie wyobrazić bez niej możność przeprowadzenia należytej i celowej propagandy, jaka jest naturalnym i jedynym środkiem jeśli już nie podniesienia to przynajmniej utrzymania frekwencji.

Brakowi tej propagandy zawdzięczać niestety wypadnie i prawdopodobne niepowodzenie w tym roku wysiłków w kierunku przedłużenia sezonu. Utarło się najbardziej niesłuszne mniemanie w zapleczu, że już w drugiej połowie sierpnia pobyt nad morzem traci swą rację bytu. Tymczasem wystarczy zaznajomić się z prowadzonemi od szeregu lat obserwacjami meteorologicznemi, żeby się przekonać, że w ciągu sierpnia naprz. temperatura bywa przeciętnie tylko o 1 stopień niższa niż w lipcu, a we wrześniu zaledwie o jeden stopień niższa niż w czerwcu, co w liczbach absolutnych wyraziło się + 14 w czerwcu, + 17 w lipcu, + 16 w sierpniu i + 13 we wrześniu. Te same obserwacje wykazują, że stan nieba niczem w czerwcu lub wrześniu nie różni się od lipca i sierpnia, to znaczy, że przeciętnie ilość dni słonecznych jest jednakowa w tych miesiącach. Natomiast przeciętna temperatura wody w ciągu sierpnia jest prawie o 1 stopień wyższa niż w lipcu, zaś we wrześniu temperatura wody jest co prawda o 2 stopnie niższa niż w sierpniu, natomiast o 1,6 stopnia wyższa niż w czerwcu, stwierdzono również, że we wrześniu pogoda odznacza się stałością i mniejszemi wiatrami.

Wszystko to potwierdza niezbicie, że rozporządzamy całym szeregiem zupełnie ścisłych danych, przemawiających za istnieniem podstaw objektywnych do utrzymania nad polskiem morzem dłuższego sezonu, brak natomiast danych subjektywnych t. zn. dostatecznego uświadomienia tak ze strony szerokich warstw publiczności jak i bezpośrednio zainteresowanych czynników miejscowych. — Uświadomienie zaś takie można osiągnąć jedynie przez celową i dobrze zorganizowaną propagandę. Zdać sobie bowiem należy sprawę z tego, że gospodarczo każdy dzień przedłużenia sezonu jest źródłem zysku dla wybrzeża, a równocześnie podstawą do bardziej dogodnej dla publiczności kalkulacji cen.

Na zakończenie niepodobna nie wspomnieć o poważnym ciosie, jaki dążeniom do przedłużenia sezonu nad morzem zadało Ministerstwo Komunikacji wyznaczeniem okresu dla darmowych przejazdów dzieci w wieku do lat 14 na czas od 8 do 21 sierpnia. Dla letników będzie to sposobność zaoszczędzenia poważnych sum, gdyż większość ich należy do kategorji osób niekorzystających z ulg kolejowych. Rozporządzenie to przyniosło straty dla wybrzeża, przyniosło ono również szkodę dzieciom, będącym na wakacjach i to nietylko na wybrzeżu, ale we wszystkich miejscowościach letniskowych, bo skróciło im możność pobytu na wakacjach o całe dwa tygodnie, a przecie Ministerstwo Oświaty ustalając początek roku szkolnego na pierwsze dni września, mając na widoku względy zdrowotne dało podstawy do kalkulacyj gospodarczych, związanych z przedłużeniem sezonu. To, co byłoby dobrodziejstwem w okresie od 20 sierpnia do 1 września stało się niemal klęską w okresie od 8 do 21 tegoż miesiąca. *L. G.*



POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ

W dniu 8 bm. odbyło się pod przewodnictwem Radcy Izby. p. Juljana Rummla, posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej, podczas którego szczegółowo przedyskutowano i przyjęto tekst przepisów, dotyczących stwierdzania wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych przez Izbę Przemysłowo - Han-

dlową w Gdyni wagowych i zamianowanych talimanów.

Przyjęcie przez Komisję Morską wspomnianych przepisów, które z chwilą ostatecznego zatwierdzenia ich przez Prezydjum Izby nabiorą moc obowiązującą, wprowadza znaczny postęp w organizacji rzeczoznawstwa portowego w zakresie ważenia i liczenia towarów.

Obecne przepisy wprowadzają przedewszystkiem zasadniczy podział funkcji ważenia i liczenia towarów. O ile pierwsza funkcja dla nabrania siły dowodu prawnego wymagać będzie czynności zaprzysiężonych wagowych, o tyle druga takiego zaprzysiężenia nie wymaga. Pozatem dla nadania czynności ważenia towarów w porcie większego znaczenia, przepisy przewidują zaprzysiężenie również i pomocników wagowych, którymi w zakresie techniki ważenia pod swym nadzorem wagowi będą mogli się wyręczać. Izba pozatem będzie rejestrowała pomocników talimanów.

Wspomniane przepisy szczegółowo i dokładnie ustalają również i sam sposób wykonywania czynności wagowych i talimanów, wykluczając m. in. możność wystawiania przez wagowych specjalnych zaświadczeń co do jakości towarów.

Pozatem przepisy wybitnie wzmacniają kontrolę Izby nad wykonywaniem przez wspomniane osoby swych czynności.

Po zatwierdzeniu przez Prezydjum Izby, przepisy dla wagowych i talimanów będą opublikowane w druku. Spodziewać się należy, że wprowadzenie ich w życie przyczyni się do usprawnienia funkcjonowania tego ważnego działu w porcie gdyńskim.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W LIPCU B.R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w lipcu br. *632.390,2 ton* wobec 549.500,2 ton w czerwcu br. oraz 580·114.7 ton w lipcu ub. roku.

Po trzech miesiącach spadku obrotów — miesiąc lipiec wykazuje oczekiwany zdawna wzrost zamorskich obrotów portu gdyńskiego tak w porównaniu z ub. mies. czerwcem rb., jak również w stosunku do mies. lipca ub. roku. —

Obroty w miesiącu sprawozdawczym wykazują 15,08%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem oraz 9.0%-owy wzrost w stosunku z obrotem w mies. lipcu 1934 r.

Pewną poprawę przynoszą tu obroty w miesiącu sprawozdawczym. Zamorskie obroty portu w okresie: styczeń — lipiec br. (4.121.904,5 ton) w porównaniu z tymże okresem czasu w ubiegłym roku (3·911.088,7 ton), wykazują już 5,39%-owy wzrost.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich mies. lipca rb. złożył się przywóz zamorski — 70.267.2 ton oraz wywóz zamorski — 562.123 ton.

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym (70.267,2 ton) wykazuje 13.6%-owy spadek w porównaniu z wynikami przywozu w ub. mies. czerwcu rb. (81.401,8 ton) oraz poważny 30,3%-owy spadek w stosunku do przywozu zamorskiego w lipcu 1934 r. (100.845,8 ton). Już od szeregu miesięcy przywóz zamorski wykazuje stałą tendencję spadku. Zjawisko to datuje się właściwie od rekordowych wyników przywozu zamorskiego, osiągniętych w marcu rb. Mimo to dotychczasowe wyniki za okres czasu: styczeń — lipiec rb. (630·093,5 ton) w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ubiegłego (573.324,5 ton) dają w rezultacie 9,9%-owy wzrost.

Spadek importu w lipcu rb. w porównaniu z ub. mies. czerwcem spowodowały głównie następujące pozycje towarowe: ryż surowy — 2.782 t. (9.789 t.), owoce świeże — 991 t. (2.211 t.), złom żelazny — 16.252 t. (28.865 t.), piryty — 1 t. (3·631 t.), tytoń — 173 t. (1.709 t.), asfalt — 896 t. (1.209 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 1.536 t. (8.730 t.), oraz wełna — 2.813 t. (3.185 t.)

Nikły przywóz owoców świeżych związany jest z sezonem na krajowe owoce. Dotychczasowe wyniki w przywozie owoców świeżych w okresie: styczeń — lipiec rb. (47.752 t.) w porównaniu z tymże okresem czasu roku ubiegłego (14.701 t.) dają jednakże w rezultacie przeszło trzykrotny wzrost· Jedną z najpoważniejszych przyczyn jest tu umowa kontyngentowa z Hiszpanją, zawarta w końcu ubiegłego roku.

Do pozycyj towarowych importu, które wykazały wzrost w porównaniu z ub. miesiącem czerwcem należą: owoce suszone — 520 t. (96 t.), kawa, kakao i herbata — 1.036 t. (727 t.), śledzie — 895 t. (300 t.), fosforyty — 6.437 t. (brak w czerwcu rb.), żużle Thomasa — 4.500 t. (500 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.207 t. (388 t.), skóry — 3·098 t. (2.219 t.), nasiona oleiste różne — 2.683 t. (2.425 t.), żywica — 846 t. (205 t.), garbniki — 1.677 t. (270 t.), miedź — 1.535 t. (720 t.), maszyny, aparaty i części — 340 t. (210 t.), szmaty — 999 t. (793 t.), celuloza — 803 t. (104 t.), papa tektura i papier — 1.218 t. (1.040 t.), bawełna i odpadki — 7.129 t. (6.028 t.), juta — 2.298 t. (398 t.), oraz sól potasowa — 2.286 t. (w czerwcu brak).

Szczegółowo ilustruje import w mies. sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

Import (tony):

	Lipiec 1935 r.	Lipiec 1934 r.
Ryż surowy	2.782	14·504
owoce świeże	991	701
owoce suszone	520	56
orzechy i migdały	32	6
korzenie	47	114
kawa, kakao i herbata	1.036	1.112
tytoń	173	526
napoje alkohol. i wina	41	52
śledzie	895	1.000

fosforyty	6.437	—
żużle Thomasa	4.500	9.100
tłuszcze zwierzęce sur	1.207	649
skóry	3.098	2.154
nasiona oleiste różne	2.683	9.538
oleje	202	129
żywica	846	312
kauczuk	258	754
wyroby gumowe	90	27
tłuszcze i oleje roślinne	205	188
asfalt	896	476
garbniki	1.677	799
farby	82	28
rudy różne i wypałki pirytowe	1.536	4.994
złom żelazny	16.252	28.902
miedź	1.535	1.273
cyna	7	7
cynk	61	154
metale różne	35	331
piryty	1	6.996
wyr. żel. i metalowe	244	105
maszyny, apar. i części	340	152
samochody i motocykle	126	32
szmaty	999	392
celuloza	803	1.140
papa, tektura i papier	1.218	1.060
bawełna i odpadki	7.129	4.877
juta	2.298	1.040
len. konopie i sizal	42	111
wełna	2.813	714
sól potasowa	2.286	4.100
przetwory chemiczne	658	399
siarka	344	133
tran	338	240
różne	2.504	1.269
Razem	*70.267*	*100.846*

W przeciwieństwie do przywozu wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (562.123 ton) wykazuje wzrost zarówno w porównaniu z ub. mies. czerwcem. jak również i lipcem 1934 r. W stosunku do ub. mies. czerwca wywóz zamorski wzrósł 20.08% a w porównaniu do lipca 1934 r. — 17.2%. Cały ten wzrost wywołany został grupą wytworów pochodzenia mineralnego, głównie węglem eksportowym oraz tarcicą. W grupie wytworów pochodzenia mineralnego wykazały wzrost: węgiel eksportowy — 432.546 t. (371.255 t.), węgiel bunkrowy — 32.600 t. (27.185 t.), oraz koks — 14.848 t. (9.022 t.). W grupie drzewa wzrosły pozycje: drzewa tartego — 31.462 t. (18.687 t.), oraz dykt i fornierów — 1.816 t. (1.529 t.). Po spadku wywozu węgla eksportowego, jaki miał miejsce w czerwcu rb. miesiąc lipiec rb. zgodnie zresztą z przewidywaniem, wyrażonem w sprawozdaniu z obrotów portu gdyńskiego za miesiąc czerwiec, przyniósł oczekiwany wzrost (16.5% w porównaniu z ub. m. czerwcem rb.) Eksport drzewa przez port gdyński po pełnem uruchomieniu nowego portu drzewnego daje widoczne rezultaty. Ostatnio eksportowane jest drzewo nietylko z lasów państwowych, ale i prywatnych. Poza grupą mineralną i drzewem tartem wykazały wzrost w mies. sprawozdawczym, następujące pozycje towarowe: melasa — 8.994 t. (w czerwcu rb. brak), bale i słupy — 1.895 t. (brak), żelazo surowe i handlowe — 4.093 t. (3.465 t.), rury żeliwne i żelazne — 1.854 t. (79 t.), cynk—1.382 t. (1.091 t.), oraz blacha cynkowa — 851 t. (164 t.) Do pozycyj eksportowych, które wykazały spadek w miesiącu sprawozdawczym należą: słód — 1.274 t. (1.848 t.), jaja—1.521 t. (2.315 t.), masło — 782 t. (918 t.), sól — 30 t. (135 t.). cukier — 10,842 t. (12.607 t.) oraz soda — 816 t. (1.050 t.). Z pośród produktów hodowlanych jak bekony, szynki pekl. i inne oraz ptactwo bite miesiąc sprawozdawczy nie przyniósł żadnych poważniejszych zmian. Kwoty eksportowe utrzymują się tu nadal na poziomie miesięcy ubiegłych. Z pozycyj eksportowych. które w miesiącu lipcu rb. nie figurują na liście towarów, wywiezionych przez port gdyński wymienić należy: szyny kolejowe oraz materjały nawierzchni kolejowej.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski poniższe zestawienie:

Eksport (tony)

	Lipiec 1935 r.	Lipiec 1934 r.
ryż	50	—
mąka ryżowa i pastewna	1.885	800
słód	1.274	1.028
owoce świeże	21	26
bekony	1.667	1.683
szynki i in. peklowane	61	201
ptactwo bite	23	16
jaja	1.521	731
masło	782	638
cement	554	1.086
sól	30	200
węgiel eksportowy	432.546	383.870
węgiel bunkrowy	32.600	13.723
koks	14.848	17.310
cukier	10.842	14.314
napoje alkoholowe	35	2
makuchy	917	1.916
melasa	8.994	—
soda	816	673
salmiak	7	10
karbid	138	43
biel cynkowa	179	113
mączka kostna	—	21
sól potasowa	11	20
materjały i wyr. włókien.	932	615
bawełna i odpadki	173	6
bale i słupy	1.895	—
drzewo tarte	31.462	25.020
wyroby z drzewa	257	477
klepki	309	—
dykty i forniery	1.816	431
meble gięte	415	306
wyroby koszykarskie	16	60
papa, tektura i papier	973	1.252
celuloza	700	342
metale różne	29	—
żelazo sur. i handlowe	4.093	—

szyny kolejowe	—	4.955
wyroby metal. i żelazne	1.144	1.719
rury żeliwne i żelazne	1.854	1.146
cynk	1.382	696
blacha cynkowa	851	357
różne	4.051	1.463
Razem	*562.125*	*479.269*

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje pewien wzrost ilości oraz pojemności statków w porównaniu z ub. mies. czerwcem rb. tak na wejściu, jak i na wyjściu. Przyszło bowiem 403 statki (388) o pojemności 402.002 n. r. t. (364.902 n. r. t.), wyszło zaś 402 statki (381) o pojemności 403.773 n. r. t. (342.705 n. r. t.)

Kolejność bander w mies. lipcu rb. ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-sze miejsce, Polska — 2, Danja — 3, Anglja — 4, Niemcy — 5, Włochy — 6, Stany Zjedn. Am. P. — 7, Norwegja — 8, Grecja — 9, Finlandja — 10 itd., wykazując przesunięcie się Anglji z 5-go m. na 4-e (obecnie) na niekorzyść Niemiec, zajmujących obecnie 5-e miejsce, oraz Stanów Zjedn. Am. P. z 8-go m. (w czerwcu) na 7-me, na niekorzyść Norwegji, która zajęła obecnie 8-me miejsce. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 18 państw wobec 16 państw w czerwcu rb. Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lipcu rb. wyniósł: 997.5 n. r. t. (940.5 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła: 40 (43). Średni postój statków wyniósł 53 godziny (53 godz.)

Ruch statków w mies. lipcu rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	37	63.765	34	62.264
W. M. Gdańsk	3	934	4	1.872
Anglja	24	39.170	25	46.811
Danja	56	43.537	59	43.070
Estonja	3	669	2	452
Finlandja	13	17.559	16	17.876
Grecja	8	20.534	7	18.187
Holandja	8	5.640	9	2.764
Jugosławja	1	2.204	1	2.204
Litwa	2	1.197	2	1.197
Łotwa	6	7.155	5	5.249
Niemcy	61	41.558	62	40.880
Norwegja	24	24.098	24	25.005
Panama	—	—	1	147
Rumunja	2	4.509	2	4.509
Stany Zjedn. Am. P.	8	25.556	8	25.556
Szwecja	116	78.479	111	78.856
Włochy	10	25.860	10	25.876
Razem	403	402.002	402	403.773

Ruch pasażerów dzięki intensywnej propagandzie polskich linji żeglugowych i sprzyjających warunków atmosferycznych powiększył się nader poważnie tak w porównaniu z ub. mies. czerwcem, jak również i lipcem 1934 r. Przyjechało bowiem ogółem pasażerów 2.305 (w czerwcu 1.114), w tem: z Anglji — 127, Belgji — 26, Brazylji — 3, Danji — 48, Finlandji — 24, Francji — 26, Holandji — 31, Litwy — 1, Niemiec — 14, Norwegji — 469, Stanów Zjedn. Am. P. — 866, Szwecji — 665 oraz z W. M. Gdańska — 5 osób. Wyjechało zaś 2.605 osób (w czerwcu rb. 848), w tem: do Anglji — 81, Belgji — 1, Danji—587, Finlandji — 1, Francji — 397, Holandji — 1, Łotwy — 1, Norwegji — 475, Stanów Zjedn. Am. P. — 380, Szwecji — 659 oraz do W. M. Gdańska — 22 osoby. W lipcu 1934 przyjechało ogółem 2.010 osób, wyjechało zaś 2.086 osób.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W LIPCU.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 9.395 z zużyciem prądu 56.410 kW/h i przeładowano 162.489 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wyniosło za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 95.8%, w ubiegłym roku 92,9%, przyrost zatem wynosi 2,9%.

RUCH BUDOWLANY W PORCIE.

W bieżącym sezonie budowlanym zanotować należy ożywioną działalność budowlaną na terenach portowych. Ruch ten zwłaszcza obejmuje budowle prywatne. W ostatnim miesiącu sygnalizowane są daleko zaawansowane roboty przy budowie domu biurowego w porcie f. Polskarob, przy ul. Węglowej, f. Paged — również domu biurowego na Oksywiu. Dalej wykonywane są roboty budowlane przy magazynie i biurach f. Społem przy ul. Polskiej, przy budowie magazynu f. Barcikowski przy ul. Polnej — róg Rotterdamskiej.

Należy również z zadowoleniem podkreślić rozpoczęcie robót przy budowie elewatora zbożowego Państwowych Zakładów Przemysłowo - Zbożowych na nabrzeżu Indyjskiem. W ciągu lipca ukończono zabijanie pali pod fundamenty i odbywa się próbne ich obciążenie. Wreszcie daleko zaawansowane są roboty przy budowie gmachu Urzędu Celnego, gdzie w chwili obecnej wykonywane są roboty stolarskie i posadzkowe.

NOWA LINJA S. A. ŻEGLUGA POLSKA.

Z dniem 8 bm. S. A. Żegluga Polska uruchomiła nową linję: Gdynia — Gdańsk — Ryga — Liepaja — Kłajpeda, z odjazdami co 14 dni. Do Liepaja statki zawijać będą tylko w miarę posiadania dostatecznego ładunku.

Na razie w braku odpowiedniego dla tej linji własnego statku Żegluga Polska zafrachtowała odpowiedni statek zagraniczny: jest to szwedzki statek „Falken“ o nośności 300 ton. Należy on do statków średniej wielkości spośród stosowanych w bałtyckim ruchu międzyportowym i dowozowo - rozwozowym względem głównych bałtyckich ośrodków portowych, jakiemi są obok Gdyni — Gdańska, Kopenhaga, Stockholm i Göteborg.

Nowa linja ma zdrowe podstawy w rozwoju naszego ośrodka portowego, który dotąd lepiej był związany nawet z dalszemi bałtyckiemi portami, aniżeli z leżącemi tuż w pobliżu portami: Kłajpedą, Liepają i Rygą.

UDZIAŁ ŻEGLUGI POLSKIEJ W RUCHU REGULARNYM NA BLISKI WSCHÓD

S. A. Żegl. Polska już z początkiem września br. wchodzi do rozkładu Svenska Orient Linien w kierunku portów Lewantu dwoma statkami. wobec czego linja staje się skombinowaną: Towarzystwa Polska - Lewant i Żeglugi Polskiej.

Pierwszy statek ze strony Żeglugi Polskiej m/s „Lewant“ jest już w drodze do Gdyni z Alexandrji i Istambul: przybędzie do nas 5-go września i odchodzi do Alexandrji, Jaffy i Haify. Drugi statek s/s „Sarmacja“ odchodzi z Gdyni 15 października również do Alexandrji i portów palestyńskich.

Agentami nowej linji Żeglugi Polskiej są: w Gdyni pp. Rothert & Kilaczycki, maklerzy okrętowi: w Gdańsku p. B. Kilaczycki.

ROZWÓJ SIECI GAZOWEJ W GDYNI.

Rozwój sieci gazowej w Gdyni przedstawia się w sposób następujący:

Za pierwsze półrocze 1934 r. zainstalowano 1.007 gazomierzy, 50 kuchenek gazowych, 20 pieców kąpielowych a gazu zużyto 76.936 m³. Za pierwsze zaś półrocze rb. zainstalowano nowych gazomierzy 1.845, kuchenek gazowych 140 i pieców kąpielowych 76, przyczem gazu zużyto 108.847 m³. czyli że za pierwsze półrocze rb. w porównaniu z pierwszem półroczem r. z. ilość nowozainstalowanych gazomierzy wzrosła o przeszło 80%, ilość kuchenek gazowych wzrosła prawie trzykrotnie, a pieców kąpielowych czterokrotnie, zużycie gazu zwiększyło się blisko o 30%.

Od 1 sierpnia rb. Gazownia Miejska wypracowała niżej podaną taryfę za konsumcję gazu, która obowiązywać będzie od wyżej podanego terminu.

Taryfa domowa:

do 20 m³ po 35 gr za 1 m³
od 21 — 50 m³ po 32 gr za 1 m³
od 51 — 100 m³ po 30 gr za 1 m³
ponad 100 m³ po 29 gr za 1 m³

Taryfa przemysłowa:

od 1 —	50 m³	po 32	gr za 1 m³
od 51 —	100 m³	po 30	gr za 1 m³
od 101 —	150 m³	po 28	gr za 1 m³
od 151 —	250 m³	po 26,5	gr za 1 m³
od 251 —	500 m³	po 25	gr za 1 m³
od 501 —	3.000 m³	po 24	gr za 1 m³

Wyżej podana taryfa została zatwierdzona przez Komisarjat Rządu.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

STOSUNKI POLSKO-GDAŃSKIE

Naprężenie w stosunkach polsko - gdańskich, jakie powstało na tle wydania przez Senat gdański rozporządzenia o otwarciu granicy dla bezcłowego wwozu na terytorjum Wolnego Miasta szeregu towarów, usunięte zostało w dniu 8. bm. w wyniku wymiany szeregu dokumentów i ustnych oświadczeń ze strony przedstawicieli Rządu Polskiego i Senatu W. M. Gdańska.

W pierwszym rzędzie wymienić należy pisemne oświadczenie Senatu gdańskiego o uchyleniu zarządzenia, dotyczącego otwarcia granic W. M. Gdańska dla bezcłowego wwozu towarów na jego terytorjum. W związku z tem nastąpiło ze strony polskiej cofnięcie zarządzenia Ministerstwa Skarbu z dnia 18 lipca o dokonywaniu odprawy celnej towarów, przechodzących przez port gdański na teren Polski. Dalej podpisany został przez obie strony protokół, ustalający pobieranie opłat celnych przy odprawach celnych. dokonywanych przez władze celne w Gdańsku, w złotych i to tak długo, jak waluta gdańska będzie ulegała wahaniom i istnieć będzie na terenie Gdańska reglamentacja w obrocie guldenem, również pozostać mają w mocy zarządzenia ze strony polskiej w dziedzinie opłat kolejowych. W tymże protokóle ustalono, że obie strony mają rozpocząć rokowania w celu zawarcia porozumienia, które uwzględni ujemne oddziaływanie gdańskiej reglamentacji guldena na polski handel i ruch tranzytowy przez obszar W. M. Gdańska oraz na swobodę obrotu gospodarczego pomiędzy Polską a Gdańskiem.

Ponadto przedstawiciele Rządu polskiego złożyli oświadczenie ustne, że umowa portowa z dnia 5 sierpnia 1933 roku i 18 września tegoż roku stanowi nadal prawną i faktyczną podstawę dla kształtowania się gdańskiego obrotu portowego. Przypomnieć w związku z tem należy, że wspomniane umowy ustalały sposoby wykorzystania przez Polskę portu gdańskiego oraz wyznaczały pewne ilości towarów. przeładunek których był gdańskiemu portowi zagwarantowany.

W związku z załatwieniem w ten sposób zatargu, jaki powstał na tle nienormalnych stosunków wynikłych z powodu dewaluacji guldena, a dalej reglamentacji waluty na terenie W. M. Gdańska, ustalony został kompleks zagadnień, jakie mają być uregulowane w drodze bezpośredniego porozumienia pomiędzy Polską, a W. M. Gdańskiem. Prace ekspertów obu stron nad temi zagadnieniami rozpoczęły się już w Warszawie. Zaznaczyć przytem wypada, że strona gdańska w oświadczeniu ustnem przewidziała możność przeprowadzenia rozmów pomiędzy Prezesem Banku Polskiego i Banku Gdańskiego na temat sytuacji guldena w związku z jego ujemnem oddziaływaniem na polski handel i obrót tranzytowy oraz wolny obrót gospodarczy pomiędzy Polską a Gdańskiem.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LIPCU

W miesiącu lipcu br. ruch okrętowy w porcie gdańskim prawie dokładnie odpowiadał ruchowi odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku, o ile mieć na względzie ogólną wielkość tonażu; przewyższał go jednakże znacznie jeśli uwzględniać samą liczbę okrętów. Tak, zawinęło do portu w lipcu br. 478 statków morskich o ogólnej pojemności ładunkowej 241.303 n. t. r., wobec 461 statków z 240.290 n. t. r. w lipcu 1934 r. Wyszło z portu w lipcu br. statków morskich: 473 z 243.961 n. t. r., w lipcu ub. r.: 448 statków z 246.103 n. t. r. — Zwiększenie ilości statków w ruchu tłumaczy się znacznem zwiększeniem ilości zawijających do portu statków żaglowo - motorowych przy jednoczesnem zmniejszeniu udziału w ruchu wielkich statków węglowych. Ilość statków linjowych w ruchu pozostaje bez zmiany, a raczej lekko wzrasta.

Wśród statków na wejściu było z ładunkiem 189 o ogólnej pojemności 113.064 t., próżnych 265 z 117.673 n. t. r., po bunker lub jako do portu ukrycia przed burzą 24 z 10.566 n. t. r. pojemności. Na wyjściu było: z ładunkiem 413 statków z 208.653 n. t. r., próżnych 36 z 26.777 n. t. r. i jako z portu ukrycia lub po bunkrowaniu tyleż co na wejściu w tej kategorji.

Pod względem kolejności bander nie było żadnych względem poprzednich miesięcy niezwykłych przesunięć. Pierwsze cztery miejsca, jak zwykle w ostatnim czasie zajęły statki: niemieckie — 64.397 n. t. r. w 196 statkach, duńskie — 39.652 t. w 75 statkach, szwedzkie — 33.383 t. w 77 statkach i polskie — 22.810 t. w 31 statkach. Dalej następował tonaż norweski — 18.605 t. w 29 statkach, angielski — 16.735 t. w 18 statkach i fiński — 14.710 t. w 10 statkach. Kolejno następował tonaż: francuski — 7.296 t. w 7 statkach, holenderski — 4.895 t. w 18 statkach (sporo małych motorowców i żagl.-motorowych statków), grecki — 4.739 t. w 2 statkach, łotewski — 3.876 t. w 4 statkach, hiszpański — 2.806 t. w 1 statku, belgijski — 2.529 t. w 1 statku, estoński — 2.180 t. w 3 statkach, gdański — 1.233 t. w 3 statkach, i austrjacki — 134 t w 1 statku.

Ruch pasażerski, za wyłączeniem przystani sopockiej był słaby, choć nieco silniejszy niż w poprzednich miesiącach. Przyjechało morzem 146 osób, w tem z Kopenhagi 56, z Hull 38, z Helsinek 14, ze Stockholmu i z Londynu po 9, z Antwerpii 6, z Oslo 5, z Rotterdamu 4, z Köping 3, z Rygi 2 osoby. Wyjechało morzem: do Kopenhagi 64, do Helsinek 4, do Antwerpji 3 i do Stockholmu 1 osoba. Jak zwykle więc wejściowy ruch pasażerski znacznie przewyższał wyjściowy.



ŚWIATOWE BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W DRUGIM KWARTALE R. B.

Według danych Lloyd's Register of Shipping było w budowie w drugim kwartale br. 1.232.531. t. nowego tonażu, co przedstawia lekki wzrost o 13.000 t. względem stanu z dnia 31 marca br.

Tak wysoka liczba dla znajdującego się w budowie tonażu nie była notowana już od września 1932 r.

Szczególnie dużo buduje się statków cysternowych, mimo, że właśnie ten tonaż jest w dużej mierze unieruchomiony: 41 statków cysternowych o pojemności ogólnej 328.036 t.; na pierwszem miejscu przy budowie tego tonażu stoją Niemcy z 83.000 t., dalej następują Holandja z 55.740 t. oraz Szwecja z 55.740 t.

Norwegja, która posiada największą na świecie flotę cysternowców, sama ich nie buduje, zasilając swemi zamówieniami kraje o rozwiniętem budownictwie okrętowem.

Powyższa liczba ogólna dla tonażu będącego w budowie nie obejmuje Związku Sowieckiego, dla którego ściśle dane są nieznane. Naj-

więcej buduje, — więcej od wszystkich innych krajów razem wziętych, Wielka Brytanja — 722.210 t., w tem 79.000 t. na obce zamówienia, następnie Niemcy — 257.446 t., Szwecja — 94.475 t., Holandja — 75.446 t., Japonja — 65.975 t. i Danja — 65.753 t.

Siłownie turbinowe montowane są na statki w ogólnej mocy 423.000 koni maszynowych na wale, maszyny tłokowe liczą 149.000 KM i wreszcie motory spalinowe 698.000 KM, co wskazuje na przewagę budownictwa motorowego.

ROZWÓJ SOWIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Według informacyj fachowej prasy zagranicznej rozwój sowieckiej floty handlowej w latach ostatnich przybrał bardzo poważne rozmiary.

Przed wojną zaledwie 5,4% całego eksportu rosyjskiego przewożono własnemi statkami, natomiast handlowe floty zagraniczne zarabiały na eksporcie rosyjskim od 100 do 120 miljonów rubli złotych. Na początku roku bieżącego ogólny tonaż floty handlowej sowietów o 33% przewyższył tonaż przedwojenny, przyczem statki sowieckie uczestniczyły w 16,5% przewozów sowieckiego eksportu i w 82,8% sowieckiego importu.

Pomimo tego wzrostu udziału własnej floty handlowej w obrotach zagranicznych nie można się spodziewać, aby obce statki usunięte zostały od udziału w tych obrotach.

Według danych prasy sowieckiej w ciągu pierwszego półrocza rb. Sowiety zaczarterowały 1.273 statki obce dla przewozu ładunku w ilości 4,4 milj. ton.

Poza time charter obce statki przewiozły 1.379 tys. ton towarów sowieckich, przy opłaceniu frachtów w wysokości 930 tys. funtów szterlingów. W tym samym okresie roku ubiegłego opłacono frachtów obcym statkom na sumę 1.288 tys. funtów.

Udział w przewozach sowieckich ze strony angielskiej floty handlowej był znaczny, wynosił on w pierwszej połowie roku bieżącego prawie 50%, przyczem wysokość frachtów wypłaconych Anglikom osiągnęła sumę 480 tys. funtów. Jednak w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego, gdy Anglicy zarobili na przewozach sowieckich 824 tys. funtów, widzimy spadek o blisko połowę.

Świadczy to dobitnie o wzroście tonażu floty handlowej sowieckiej, zwłaszcza w związku z rozwojem wymiany towarowej pomiędzy Sowietami a innemi państwami zagranicznemi.

Tak szybki wzrost osiągnięty został drogą nabycia gotowych statków zagranicą, drogą zamówień statków w stoczniach obcych i wreszcie przez wzmożenie budownictwa na stoczniach własnych.

ZWIĘKSZENIE RUCHU TOWARÓW W TRIEŚCIE.

W czerwcu bieżącego roku przeładowano w porcie triesteńskim ogółem 311.149 t. towarów, wobec 284.181 t. w czerwcu roku 1934. Również łączny przywóz i wywóz towarów za całe pierwsze półrocze wykazuje znaczną zwyżkę: w pierwszem półroczu br. przeładowano 2.043.650 t. wobec 1.888.282 t. w pierwszej połowie 1934 r.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

TRAKTOWANIE CELNE TOWARÓW POLSKICH W POSIADŁOŚCIACH FRANCUSKICH.

Ze względu na szczególne zainteresowanie eksporterów polskich sprawą rozwoju stosunków handlowych z posiadłościami francuskiemi podajemy poniżej treść raportu Konsulatu R. P. w Marsylji traktujący wyczerpująco to zagadnienie.

Wymianę towarową Polski z francuskiemi kolonjami, posiadłościami i krajami protektoratu francuskiego reguluje zasadniczo obecnie, podobnie jak i w naszych stosunkach handlowych z Francją, Konwencja Handlowa polsko-francuska z dnia 9 grudnia 1924 r. przy uwzględnieniu wymiany not z 8 lipca 1928 r. i układów kontyngentowych jeśli chodzi o Algierję. Jednakże ze względu na obowiązujące umowy międzynarodowe i bardzo niejednolite regulowanie stosunku Metropolji z poszczególnemi jej posiadłościami, towar polski i obcy w ogólności nie jest jednakowo traktowany w poszczególnych francuskich kolonjach, posiadłościach i krajach protektoratu francuskiego i różnice są nieraz znaczne.

Poszczególne terytorja Francuskiej Afryki Północnej, to jest Algierja, Marokko i Tunizja, posiadają zupełnie odmienne ustroje celne. Także przepisy celne w innych posiadłościach francuskich są niejednakowe pomimo, że są regulowane jedną ustawą francuską z dnia 13 kwietnia 1928 r.

Algierja.

Algierja stanowi wyjątkowo pod względem celnym w bardzo znacznym stopniu terytorjum jednolite z Francją, lecz istnieją wyjątki tego rodzaju w cleniu, jak odnośnie wyrobów mięsnych, cukru, kawy, tytoniu, zapałek etc. Zasadniczo obowiązuje, poza te-

mi zresztą nielicznemi wyjątkami, taryfa celna francuska. Od towarów francuskich przywożonych do Algierji i od towarów algierskich przywożonych do Francji nie pobiera się żadnych opłat celnych, taks statystycznych, ani też nie mają zastosowania formalności celne, lecz pod warunkiem, że transport odbywa się na statkach pod flagą francuską. Wszelkie więc umowy handlowe zawierane z Francją mają bezpośredni wpływ na wymianę towarową z Algierją.

Zasadniczo ograniczenia kontyngentowe i ich wielkość, stosowane przy imporcie do Francji, rozciągają się także automatycznie na terytorjum Algierji. Istnieją jednakże następujące wyjątki:

1. Import węgla do Algierji, którego ten rynek zupełnie nie posiada, nie podlega ograniczeniom importowym:

2. Import drzewa (za wyjątkiem dykt, w stosunku do których kontyngenty Francji rozciągają się na Algierję) do Algierji jest skontyngentowany, lecz w tym wypadku wielkość kontyngentów przyznanych przez Francję nie rozciąga się na Algierję. W drodze wyjątku w Algierji ustanawiana jest osobno wielkość kontyngentów na import drzewa północnego przez Gubernatora Generalnego. Wyjątek ten jest zrozumiały, jeśli się weźmie pod uwagę brak w Algierji odpowiedniego drzewa.

3. Import niewielu towarów, dla nas odgrywających zresztą minimalną rolę, nie podlega ograniczeniom kontyngentowym w Algierji pomimo, że skontyngentowany jest ich przywóz do Francji. Do tych należą szkła do okularów, przyrządy astronomiczne, rysunkowe i t. d., różne maszyny i części fajansowe, porcelanowe, szklane i inne, używane w branży elektrotechnicznej, a także wiele z wyrobów szklanych.

Marokko Francuskie.

Na podstawie traktatu w Algesiras z 1906 roku, od towarów wszelkiego pochodzenia są pobierane przy imporcie do Marokka jednakowe stawki celne, które w stosunku do większości towarów wynoszą wraz z opłatą fiskalną 12,5 proc. ad valorem w Marokku zachodniem, a 7,5 proc. w Marokku wschodniem.

Ograniczenia kontyngentowe nie zostały w Marokku wprowadzone. Ostatnio prowadzona jest akcja w kierunku skontyngentowania importu tkanin i przędzy bawełnianej, jadwabiu, automobili, opon, cukru, cementu i żelaza, lecz istnieją poważne trudności wobec nieprzychylnego ustosunkowania się do tej kwestji poszczególnych sygnatarjuszów traktatu w Algesiras.

Należy wspomnieć, że wydano dn. 30-go stycznia 1933 r. „dahir“, który postanawia, że „w wypadku gdy produkty i towary korzystają z premji eksportowej lub przywilejów analogicznych, które powodują zniżkę cen poniżej zazwyczaj praktykowanych przez różne kraje handlujące z Marokkiem Francuskiem, rząd może ustanowić przy przywozie taksę kompensacyjną“. Ze względu na obowiązujące umowy handlowe Francji z innemi państwami, obejmujące zazwyczaj kolonje i protektoraty francuskie, postanowienia powyżej cytowanego „dahiru“ nie znalazły dotychczas praktycznego zastosowania.

Tunizja.

Biorąc pod uwagę taryfę celną, stosowaną przy imporcie do Tunizji, należy przeprowadzić podział na dwie zasadnicze grupy:

1. Znaczna część towarów podlega tak zw. „Unji Celnej“ francusko-tuniskiej. Towary obce, w tym spisie zawarte, są traktowane pod względem wysokości opłat celnych przy imporcie do Tunizji w zależności od pochodzenia identycznie, jak we Francji.

2. Poza wyjątkiem powyższym, Tunizja zachowała autonomję celną i wszelkie towary zagraniczne, niepodlegające „Unji Celnej“, są clone w Tunizji niezależnie od pochodzenia. W tym wypadku od towarów wszelkiego pochodzenia są pobierane jednakowe stawki celne, a jedynie towary francuskie korzystają z pewnych zniżek celnych.

Praktycznie więc umowy polsko-francuskie lub inne zawierane przez Francję mają wpływ na zniżkę stawek celnych w Tunizji jedynie odnośnie towarów objętych „Unją Celną“ francusko - tunizyjską. Naprzykład z chwilą wypowiedzenia przez Francję Polsce w 1933 r. noty z dnia 7 października 1929 r. podwyższona została automatycznie stawka celna na polską konfekcję w Tunizji z powodu podwyżki cła we Francji. Fakt ten miał miejsce tylko z tego powodu, że konfekcja jest objęta omawianą „Unją Celną“.

Nie zostały wprowadzone ograniczenia kontyngentowe w Tunizji, lecz dekretem z dnia 6 marca 1934 r. Dyrektorzy Skarbu oraz Rolnictwa, Handlu i Kolonizacji zostali upoważnieni do wydawania rozporządzeń, wprowadzających zezwolenie importu na towary, które podlegają ograniczeniom kontyngentowym we Francji. Zezwolenia te są wydawane bez powziętych z góry ograniczeń i chwilowo zostały one wprowadzone tylko odnośnie roślin strączkowych, jęczmienia oraz nawozów sztucznych.

Francuska Afryka Zachodnia.

We Francuskiej Afryce Zachodniej są pobierane stawki celne w wysokości niezależnej zupełnie od taryfy francuskiej. Kolonje należące do Francuskiej Afryki Za-

chodniej (podział administracyjny) należy pod względem celnym podzielić na dwie zasadnicze grupy:

1) Przy imporcie do Senegalu, Sudanu Francuskiego, Gwinei Francuskiej, Maurytanji i Nigru zasadniczo na podstawie dekretu z 1905 roku zostaje pobierana stawka celna 5 proc. ad valorem od towarów wszelkiego pochodzenia, przyczem towary pochodzenia niefrancuskiego podlegają 7 proc. dopłacie (surtaxe).

2) W Dahomey i Wybrzeżu Kości Słoniowej, podlegającym konwencji z dnia 24-go czerwca 1898 r., stawka celna wynosi zasadniczo 10 proc ad valorem od towarów wszelkiego pochodzenia, a więc także i francuskich. Towary obce przy imporcie do Dahomey i do Wybrzeża Kości Słoniowej nie mogą być traktowane gorzej od francuskich.

Należy jednakże zaznaczyć, że istnieje dość dużo wyjątków, zawartych w specjalnej tabeli, i stawki celne w stosunku do niektórych towarów są większe lub mniejsze zależnie od potrzeb.

Praktycznie więc umowy handlowe Francji z państwami zagranicznemi nie wpływają na uprzywilejowanie towarów pod względem celnym we Francuskiej Afryce Zachodniej i to samo odnosi się do obecnych stosunków polsko-francuskich.

Togo (Mandat Francuski).

Taryfa celna Toga, nosząca charakter fiskalny, została wprowadzona rozporządzeniem Komisarza z dnia 23 listopada 1920 r. — Od towarów wszelkiego pochodzenia, a więc także francuskich, są pobierane opłaty importowe jednakowe, które odnośnie wielu towarów wynoszą 10 proc. ad valorem.

Wobec konieczności jednakowego traktowania towarów wszelkiego pochodzenia zasadniczo umowy międzynarodowe Francji nie wpływają na uzyskanie żadnych przywilejów celnych w Togo. Żadne ograniczenia kontyngentowe nie zostały wprowadzone.

Kamerun (Mandat Francuski).

Ustrój celny Kamerunu został ustanowiony dekretem z dnia 7 sierpnia 1920 r., który wprowadził na tem terytorjum dekret z 11 października 1912 r., regulujący stawki celne we Francuskiej Afryce Równikowej, za wyjątkiem kolonji Gabonu. Na podstawie art. 22 Traktatu Pokoju z dnia 28-go czerwca 1919 r., podobnie jak w Togo, towary wszelkiego bez wyjątku pochodzenia są w Kamerunie traktowane jednakowo pod względem celnym.

Wobec konieczności jednakowego traktowania towarów wszelkiego pochodzenia umowy międzynarodowe Francji nie wpływają na uzyskanie żadnych przywilejów celnych w Kamerunie. Żadne ograniczenia kontyngentowe nie zostały wprowadzone.

Francuska Afryka Równikowa.

Na podstawie konwencji Saint-Germain-en Laye z dnia 10 września 1919 r. nie może być wprowadzona żadna różnica w traktowaniu tak przy imporcie, jak i eksporcie w kolonjach grupy, znajdującej się w Basenie Konwencyjnym Konga, między towarami przychodzącemi lub wysyłanemi do Francji i towarami przychodzącemi lub wysyłanemi do państw innych. Postanowieniom tym podlegają wszystkie kolonje Francuskiej Afryki Równikowej za wyjątkiem Gabonu, który znajduje się poza tą zoną.

Należy więc pod względem celnym przeprowadzić podział na dwie zasadnicze grupy:

1) Średnie Kongo, Ubangi-Chari i Czad, w których od towarów wszelkiego pochodzenia, a więc także francuskich, zostaje pobierane jednakowe cło o charakterze fiskalnym;

2) W kolonji Gabon od towarów wszelkiego pochodzenia pobierane są stawki celne o charakterze fiskalnym, a oprócz tego od towarów obcych, za wyjątkiem francuskich, należy uiścić ponadto specjalną dopłatę, tak zw. „surtaxe", mającą charakter cła. Wysokość tej dopłaty jest niezależną od pochodzenia towaru.

Jak z powyższego wynika, umowy handlowe Francji, zawierane z innemi państwami, nie wpływają na uzyskanie jakichkolwiek korzyści celnych w całej Francuskiej Afryce Równikowej. Żadne ograniczenia kontyngentowe we Francuskiej Afryce Równikowej nie zostały wprowadzone.

Somali Francuskie.

W Somali nie ma zastosowania francuska taryfa celna. Taryfa celna lokalna ma zastosowanie do towarów zagranicznych, za wyjątkiem francuskich. Ponadto towary francuskie i obce opłacają przy imporcie do Somali: a) taksę specjalną, przeznaczoną na rozwój handlu, b) taksę konsumcyjną lokalną, c) opłaty portowe, statystyczne i inne o mniejszem znaczeniu.

Ograniczenia kontyngentowe nie mają zastosowania.

Posiadłości francuskie w Indjach.

W posiadłościach tych nie mają zastosowania zasadniczo stawki celne i Pondichery oraz Karikal są wolnemi portami. Jednakże niektóre artykuły podlegają opłatom wejściowym i konsumcyjnym. Niema ograniczeń kontyngentowych.

Saint-Pierre i Miquelon.

Francuska taryfa celna nie obowiązuje. Produkty pochodzenia francuskiego i algierskiego nie podlegają opłatom celnym. W sto-

sunku do towarów innego pochodzenia stosowana jest taryfa specjalna kolonji, wprowadzona dekretem z dnia 23 kwietnia 1914 roku. Niema ograniczeń kontyngentowych.

Nowa Kaledonja.

Obowiązuje specjalna taryfa celna lokalna w stosunku do towarów pochodzenia obcego, a więc za wyjątkiem francuskich, w której istnieją dwie kolumny stawek: taryfa generalna i taryfa minimalna. Towary pochodzenia francuskiego są wolne od opłat celnych. Klasyfikacja towarów w taryfie jest wzorowana na podstawie taryfy francuskiej, lecz stawki celne są różne.

Ocanja Francuska.

Obowiązuje specjalna taryfa celna lokalna w stosunku do towarów obcego pochodzenia, która posiada jedną kolumnę stawek celnych. Towary pochodzenia francuskiego są wolne od opłat celnych.

Nowe Hebrydy.

Zasadniczo towary obce i francuskie nie podlegają opłatom celnym, lecz istnieje system taks konsumcyjnych, pobieranych w momencie importu.

Osobną grupę stanowią kolonje: Indochiny, Francuskie, Madagaskar z przyległościami, Gwadelupa z przyległościami, Martinika, Guyana i Reunion.

Na podstawie artykułu 2 ustawy z dnia 13 kwietnia 1928 r. o Ustroju Celnym Kolonij „produkty pochodzenia francuskiego i algierskiego nie podlegają opłatom celnym w kolonjach, należących do tej grupy. Wzajemnie produkty z tych kolonij pochodzące, nie podlegają cłu we Francji i Algierji".

Odnośnie towarów obcych artykul 4-ty tejże ustawy postanawia:

„Stawki celne taryfy generalnej i taryfy minimalnej jakoteż prohibicje importowe taryfy celnej Metropolji rozciągają się na produkty zagraniczne, importowane do kolonij tej grupy.

Zarządzenia prawne i reglamentacyjne dotyczące taryfy celnej winny być ogłoszone w tych kolonjach w ciągu 4-ch miesięcy od daty opublikowania ich w „Journal Officiel" Republiki Francuskiej.

Ograniczenia kontyngentowe, stosowane we Francji, nie zostały wprowadzone w tych kolonjach. Skontyngentowany jednakże został import wyrobów bawełnianych i jedwabnych do Madagaskaru i Indochin, lecz wielkość kontyngentów zostaje określana dla każdej z tych kolonij osobno.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że jednakże wyznaczone organizacje w tych kolonjach mogą stawiać wnioski w kierunku zastosowania innej specjalnej stawki celnej, różnej od wprowadzonej w Metropolji, biorąc pod uwagę potrzeby odnośnej kolonji. Wniosek taki może być zaakceptowany lub odrzucony przez Ministerstwo Kolonij w Paryżu.

Zasadniczo więc obowiązuje taryfa celna francuska, lecz istnieje szereg wyjątków w poszczególnych kolonjach. Umowy handlowe Francji mogą wpływać w znacznym stopniu na wysokość stosowanych stawek celnych w tych poszczególnych kolonjach.

* * *

Reasumując należy skonstatować, że około 19% całego importu kolonij, posiadłości i krajów protektoratu francuskiego (za wyjątkiem Syrji) przypada na rynki: Marokko Francuskie. Togo, Kamerun, z francuskiej Afryki Zachodniej, Dahomey i Wybrzeże Kości Słoniowej: z Francuskiej Afryki Równikowej na Średnie Kongo, Ubangi-Chari i Czad. Import do tych rynków nie podlega żadnym ograniczeniom i towary wszelkiego pochodzenia bez wyjątku (także francuskie) są traktowane w nich jednakowo pod względem celnym. Eksport do tych rynków jest zawsze więc możliwy pod warunkiem, że ceny są konkurencyjne. W innych posiadłościach francuskich należy brać pod uwagę obowiązujące przepisy celne lokalne lub też taryfę francuską w zależności od normującej te kwestje ustawy francuskiej z dnia 13 kwietnia 1928 r. o Ustroju Celnym Kolonij oraz dokonywanych następnie na jej podstawie zmian.

OPŁATY LICENCYJNE WE WŁOSZECH.

Ogłoszony w „Gazzetta Ufficiale" z dnia 17 czerwca dekret królewski z daty 13 maja br. Nr. 894. wydany w porozumieniu z Radą Ministrów i na wniosek Ministra Finansów łącznie z Ministrami Spraw Zagranicznych, Korporacyj, Rolnictwa i Sprawiedliwości, postanawia, że na towary importowane za zezwoleniem ministerjalnem nakłada się specjalną opłatę licencyjną w wysokości 3% od wartości towaru.

Wpływy z tych opłat tworzyć będą specjalne konto w preliminarzu budżetowym po stronie dochodów państwowych. W granicach ogólnych wpływów z tych opłat powstałych pokrywane będą wydatki związane z organizacją handlu zagranicznego, według norm i zarządzeń ustalonych przez Ministra Finansów w porozumieniu z innymi, zainteresowanymi ministrami. Wydatki te uwzględniane będą przy układaniu budżetu Ministerstwa Finansów.

Przepisy wykonawcze do dekretu oraz ewentualne zwolnienia od opłat licencyjnych wydane zostaną przez Ministra Finansów.

Równocześnie uchylony został dekret z 23 marca 1933 r. nakładający pewną opłatę licencyjną na towary sprowadzane za zezwoleniem ministerjalnem z tych państw, w których analogicznemu traktowaniu poddają towary przywożone z Włoch.

Dekret wszedł w życie z dniem ogłoszenia.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LIPCA 1935 r.

AUSTRJA. W Związkowym Dzienniku Ustaw z 23 lipca pod poz. 313 ukazała się ustawa, wprowadzająca podwyższenie opłaty licencyjnej pobieranej przy przywozie jęczmienia pastewnego oraz kukurydzy z szyl. 6 na szyl. 9 za 100 kg. Ostatnia podwyżka miała miejsce 8 maja br. (z szyl. 4 na 6). Wpływy uzyskane z tej podwyżki przeznaczone są wyłącznie na cele rolnicze, w szczególności na subwencje dla rolników w okolicach górskich w zakresie zaopatrywania w pasze oraz na popieranie zbytu zwierząt i produktów zwierzęcych.

Opłata licencyjna od owsa i mąki pastewnej wynosić będzie nadal szyl. 4. od innych pasz jak buraki płatki buraczane, mączka rybna i mięsna, otręby itp szyl. 3 do 100 kg.

W Dzienniku Ustaw Zw. z dnia 11 lipca 1935 r. ogłoszone zostało rozporządzenie Związkowego Ministra Skarbu i Związkowego Ministra Handlu i Komunikacji. w porozumieniu ze Związkowym Ministrem Rolnictwa i Leśnictwa, dotyczące przywozu i wywozu.

Dołączona do 1-go rozporządzenia, zawierającego zakazy przywozu (B. G. Bl. Nr. 121/32) lista towarów. których przywóz do Austrji bez specjalnego pozwolenia jest zakazany, rozszerzona została przez uzupełnienie jej następującemi towarami:

	z poz. austr. tar. celn.
1) używane stoły tkackie dla wełny owczej	440 b
2) używane maszyny przędzalnicze dla przędzy zgrzebnej, używane maszyny i aparaty do bielenia, farbowania, drukowania, przyrządzenia itd. maszyny do wyrobu pończoch bawełnianych	440 d
3) natrium hydrosulfit	500 p

Załącznik B rozporządzenia, dotyczącego przywozu, wywozu i przewozu (B. G. Bl. Nr. 77/25), zawierający listę tych towarów, których wywóz z Austrji bez pozwolenia jest zakazany, uzupełniony, względnie zmieniony został następująco:

	z poz. austr. tar. celn.
Dopisano jako pozycję 3:	
1) konie wyścigowe	36 a
Skreślono:	
1) poz. 3 ryby rozplodowe jakoteż roczny i dwuletni narybek	60
2) poz. 4 żołądki cielęce	69
3) poz. 8 jedwab sztuczny	194
4) poz. 10 inne aniżeli zielone, świeże tarte drzewo wiśniowe (suszone, tarte drzewo wiśniowe), progi kolejowe	295
5) poz. 16 węgiel z kości zwierzęcych, mączka z krwi, ścięgna zwierzęce, odpadki mięsa dla celów nawozowych i suche nawozy kompostowe	554

Rozporządzenie powyższe weszło w życie z dn. ogłoszenia. Nowe zakazy przywozu, dotyczące maszyn używanych wprowadzone zostały jako ochrona austrjackiego przemysłu tekstylnego. Lista ich ma być w najbliższym czasie rozszerzona.

BELGJA. Z dniem 15 lipca weszły w życie nowe cła na niektóre artykuły chemiczne (łącznie ze sztucznym jedwabiem), na auta i części karoserji, oraz guziki.

poz. 411 klej kostny. z nerwów, ze skóry:
a) w płytach lub w proszku;
b) w płynie lub masie.
poz. 327 węglan wapnia;
poz. 704
p. B, 1, 2, 3 dętki kauczukowe;
ex poz. 871b wanny z żelaza lanego;
poz. 844 flakony i butelki zwyczajne o objętości ponad 0,25 litra do 12 litrów;
poz. 161 gips, wapnowany, również mielony.

CHINY. Pobieranie 5% dodatku do ceł zostało przedłużone na dalszy okres roczny.

Wwóz papieru banknotowego został zastrzeżony wyłącznie dla Centralnego Banku Chińskiego.

EGIPT. Od 4 lipca br. uległy zmianie cła na owoce.

ESTONJA. Cło na przędzę ze sztucznego jedwabiu zostało znacznie obniżone.

Dnia 9 lipca br. opublikowano rozporządzenie, w myśl którego len i odpadki lnu mogą być wwożone tylko na podstawie zezwolenia.

FANCJA. Rozporządzenie z 14 lipca br. ustala cła na szpule do nawijania filmów fotograficznych i kinematograficznych.

Ustawa z dnia 2 lipca br. wprowadziła zakaz przywozu na szereg artykułów tłuszczowych, między innemi na kwas stearynowy i świece.

Generalna Dyrekcja Ceł ogłosiła wyjaśnienie taryfikacyjne dotyczące szaf chłodzących. wwożonych bez aparatów elektrycznych lub chłodniczych.

GRECJA. Administracja poczt w Atenach wyjaśniła, że paczki pocztowe przesyłane do Grecji nie muszą być zaopatrzone w świadectwa pochodzenia.

HOLANDJA. Ukazały się zarządzenia kontyngentowe, przedłużające okres skontyngentowania następujących artykułów:

Azotowe nawozy sztuczne: Okres skontyngentowania 1. VII. 35 — 1. X. 35. Okres bazowy 1. VII. 32 — 1. VII. 33 (uprzednio 1. I. — 1. VII. 35). Ustawowo przysługuje 30% wagowego importu w okresie bazowym (urzepdnio 30% wartościowego importu).

Saletra chilijska: Okres skontyngentowania 1. VII. 35 — 1. X. 35. Lata bazowe (1932/33) i ustawowo przysługujące kontyngenty (100% wagi) bez zmian.

Jednocześnie skontyngentowano import następujących artykułów:

Azotniak wapna: Okres skontyngent. 1. 7. 35— 1. 10. 35. Okres bazowy 1. 7. 34—1. X. 34. Ustawowo przysługuje 100% wag. importu.

Woda amoniakowa: Okres skontyngentowania 1. 7. 35 — 1. 10. 35. Okres bazowy 1. 7. 34 — 1. 10. 34 Ustawowo przysługuje 100% wag. importu.

Kontyngentowanie wwozu makuchów zostało przedłużone bez zmian na nowy okres roczny, tj. do 1 sierpnia 1936 r.

Holenderska Centrala Rolnicza wyjaśnia, że koszyki z wiórów podlegają monopolowi handlu zagranicznego wyrobami koszykarskiemi.

Rozporządzenie z 11 czerwca br. rozszerza listę towarów wymagających licencji wwozowej na następujące nowe grupy towarów: 1) wełniane i półwełniane materjały, 2) jedwabne i półjedwabne materjały, 3) materjały ze sztucznego jedwabiu. 4) lniane i półlniane materjały. 5) wełniane bajowe nakrycia (wollene moltondecken), 6) chusteczki, 7) materjały ubraniowe z aksamitu i pluszu, także z bawełnianego aksamitu i pluszu.

INDOCHINY. Został wprowadzony obowiązek znakowania pochodzenia na instrumentach strunowych i bieliźnie.

Rada rządząca postanowiła w całości lub częściowo wprowadzić dekrety francuskie dotyczące zmian celnych, a mianowicie w sprawie: 1) tłuszczów świńskich i piór wiecznych oraz ołówków. 2) moszczu jabłecznego i gruszkowego, 3) różnych towarów. w myśl dekretu z 15. XI. 1934 r.

IRLANDJA. Wwóz świec i mydła został skontyngentowany rozporządzeniem z 13 lipca br.

KANADA. Ustalone przez Ministra Skarbu wartości jako podstawy dla obliczenia cła ad valorem na kapelusze, czapki i formy kapelusznicze zostały cofnięte.

Syrop slodowy używany dla celów przemysłowych został zwolniony z podatku kosumcyjnego.

Nastąpiła zniżka stawek celnych na niektóre perfumy zawierające alkohol oraz na wyroby przędzowe (np. tkaniny siatkowe).

Premjer kanadyjski Bennet zapowiedział, że Kanada nałoży opłatę celną w wysokości 33 i pół proc. ad valorem na towary japońskie, przywożone do Kanady. Krok rządu kanadyjskiego stanowić będzie odpowiedź na obciążenie przez Japonję towarów kanadyjskich clem w wysokości 50 proc.

Rokowania w sprawie zaniechania wojny celnej pomiędzy Japonją i Kanadą będą — zdaniem premjera Bennetta — prowadzone.

LITWA. Upoważnienie Min. Finansów do stosowania zwykłych stawek celnych względem państw, nieposiadających traktatów handlowych z Litwą, zostało przedłużone do końca rb.

NIEMCY. W dniu 29 bm. wchodzi w życie nowe rozporządzenie w Niemczech, zaostrzające dotychczasowe postanowienia o kontroli dewizowej, przewidziane w t. zw. „nowym planie gospodarczym" z dnia 4 lutego rb. Mianowicie stosownie do przepisów dotychczas obowiązujących istniała możność importu do Niemiec towarów niezaopatrzonych w świadectwa dewizowe. Tego rodzaju import nie gwarantował przydziału dewiz, dopuszczał jednak możliwości wprowadzenia do Niemiec towarów zagranicznych, które w ogólności powodowały jednak wzrost zadłużenia Niemiec wobec zagranicy. By temu przeciwdziałać, ogłoszono zarządzenie o którem wyżej była mowa, nakazujące przy imporcie określonych towarów przedkładać świadectwo dewizowe bądź dokument równoznaczny z tem świadectwem. Lista towarów, których import uzależniony jest w sposób powyższy od uzyskania pozwolenia dewizowego będzie ustalana przez Centralę Dewiz w Berlinie. Jako dokumenty równoznaczne ze świadectwem dewizowem są uznane: pozwolenia wystawiane przez urzędy nadzoru, pozwolenia władz dewizowych, poświadczenia władz dewizowych, poświadczenia władz dewizowych o zgodzie na przeprowadzenie prywatnych tranzakcyj kompensacyjnych i inne. Rozporządzenie przewiduje, że omówione przepisy stosowane będą do towarów pochodzących z wszelkich krajów. Centrala Dewiz w Berlinie ustaliła już pierwszą listę towarów, których import wymaga bezwzględnego przedłożenia pozwoleń dewizowych lub kompensacyjnych. Należy zaznaczyć, że bez tych pozwoleń nie będzie przeprowadzana odprawa celna importowanych towarów.

Uległa zmianie na podstawie rozporządzenia z 15 lipca br. pozycja 95 taryfy celnej dotycząca żołędzi, dzikich kasztanów i innych nasion leśnych oraz pozycja 123 dotycząca raków morskich. Uległa także zmianie pozycja 12 (łubin) oraz inne pozycje, jednak te ostatnie pozostały niezmienione co do wysokości stawek celnych.

NORWEGJA. Z dn. 15. VII. 35 została zniesiona w Norwegji reglamentacja importu obuwia gumowego, wprowadzona w życie zarządzeniem król. z dnia 9 marca 1934 roku. Jednocześnie została wprowadzona również od dnia 15. VII. 35 r. podwyżka stawki celnej na obuwie płócienne z podeszwą gumową w zasadniczej wysokości kor. norw. 1.20 do 1.25 za 1 kg. Dodatkowe opłaty celne wynoszą jak dotychczas około 80 proc.

RUMUNJA. Dyrekcja Handlu Zagr. rozpoczęła wydawać od 15. VII. 35 pozwolenia przywozowe na import towarów w ciągu III kwart. rb. do wysokości 60 proc. przeciętnej kwoty przywozowej z r. 1934, w granicach rozporządzalnych kwot dewizowych. — Wnioski o pozwolenia będą przyjmowane do dnia 5. VIII. 1935.

STANY ZJEDNOCZONE. Okólnik komisarza ceł wprowadza obowiązek znakowania krajem pochodzenia skóry na rękawiczki, oraz niewykończonych rękawiczek.

Pojawiły się decyzje Trybunału Celnego dotyczące gongów, widelcy z kości, strun chirurgicznych (surgical gut), krwi suszonej, suszonego białka z krwi, artykułów ze szkła i metalu stanowiących części maszyn destylacyjnych i oczyszczających, nieprzemakalnych tkanin, oraz noży i ostrzy.

Urząd Skarbu zniósł z dniem 2 lipca br. t. zw. podejrzenie dumpingowe względem mąki żytniej pochodzenia polskiego. Tem samem wszelkie opłaty dodatkowe, jakim z powodu podejrzenia dumpingowego podlegała polska mąka żytnia, nie mogą być pobierane.

SZWAJCARJA. Stawki dla derywatów smoły z węgla kamiennego oraz dla gazów grzejnych (butan, propan itp.) zostały zmniejszone.

TUNIS. Weszły w życie na obszarze Tunisu dekrety francuskie dotyczące: 1) produktów z Bułgarji wwożonych na podstawie klauzuli największego uprzywilejowania, 2) różnych tkanin jedwabnych, 3) artykułów ołowianych, 4) koni rzeźnych oraz 5) wprowadzenia postanowień traktatu handlowego francusko-holenderskiego.

URUGWAJ. Cło na ołówki uległo zmianie.

WIELKA BRYTANJA. Krążą pogłoski jakoby Ministerstwo Rolnictwa zamierzało żądać podwyżki cła na masło. Ze względu na istnienie stawki zafiksowanej w traktacie z Danją możliwość realizacji powyższego zamiaru jest niewielka.

Rozporządzenie z 15 lipca rb. wprowadza obowiązek znakowania kraju pochodzenia soli, oraz ubrań damskich i dziewczęcych.

WŁOCHY. Rozporządzenie ministra finansów określa stawkę podatku obrotowego (0,15 lira od q) na importowane drzewo jodłowe, modrzewiowe i sosnowe, o ile drzewo to zostało w ramach kontyngentu zwolnione od cła specyficznego i ad valorem.

W myśl włoskich przepisów dewizowych osoby, wyjeżdżające z Włoch mogą posiadać kwoty nieprzewyższające 2.000 lirów (w banknotach niewyższych niż po 100 lirów. Natomiast do Włoch mogą być przywożone tylko te banknoty 1000 i 500-lirowe, które znalazły się poza granicami Włoch przed 15 grudnia 1934 r., co musi być należycie udowodnione w Banca d'Italia, który udziela pozwoleń na przywóz takich banknotów. W celu uniknięcia trudności wskazane jest, aby należności z Polski były przekazywane w czekach. Przy przekazywaniu do Włoch banknotów mniejszych od 500-lirowych instytucje bankowe mają sprawdzać i notować zleceniodawców.

SPIS EKSPORTERÓW POLSKICH.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości zainteresowanych, iż wyszedł z druku „Spis Eksporterów Polskich" (1935), który sprzedawany jest w cenie po zł 5 za egzemplarz.

Odnośne wydawnictwo można nabyć w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Warszawie.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

W SPRAWIE EKSPORTU SKÓREK ZAJĘCZYCH I KRÓLICZYCH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Istnieją poważne możliwości wywozu z Polski do Ameryki skórek króliczych i zajęczych.

Bliższych w tej sprawie informacyj może udzielić Referat Eksportowy naszej Izby.

FIRMY POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma agenturowa w Polsce, która posiada stosunki handlowe z rynkiem Zach. Indyj Brytyjskich, pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami wyrobów szklanych, emaljowanych i garncarskich w celu wywozu do Indyj Bryt. P/18173/3B/C.

Firma agenturowa polska, która utrzymuje stosunki handlowe z rynkiem marokkańskim, chce nawiązać kontakt z polskimi producentami konfekcji męskiej i dziecinnej w celu wywozu jej do Marokka. P/18850/3B/C.

Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z polskim eksporterem skóry chromowej (box - calf). P/16623/3B/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski bronzu w proszku w opakowaniu blaszanem. P/19708/21/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski obić metalowych do drzwi. P/19708/21/Ro.

Firma portugalska interesuje się importem z Polski rur lanych i ciągnionych. P/19720/43/Ro.

Egipskie Ministerstwo Robót Publicznych ogłosiło przetarg na dostawę urządzeń i instalacyj na stacji pomp w El-Galławia. P/19677/3E/Ro.

Firma Portugalska interesuje się importem z Polski drutu żelaznego. P/19720/43/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Z RYNKU FRACHTOWEGO

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC LIPIEC 1935 R.

Na rynku frachtowym gdyńsko - gdańskim panowało w lipcu znaczne ożywienie co spowodowało już w połowie miesiąca zwyżkę frachtową. Jednak już pod koniec miesiąca pod wpływem nadmiernej podaży tonażu, stawki frachtowe powracały do dotychczasowego poziomu. Wyjątek stanowią notowania frachtowe z Gdyni — Gdańska do portów włoskich, wykazujące w dalszym ciągu tendencję zwyżkową przy dobrej podaży ładunków. W okresie sprawozdawczym zawarto między innemi następujące kontrakty.

Drzewo:

ca 1000 stds. D. B. B. do Londynu S. C. D., albo Hull Victoria Dock sh. 27/9 za stds. Baltwood net

ca 425 stds. D. B. B. Gdynia/West-Hartlepool sh. 32/— za stds. Baltwood net

ca 380 stds. D. B. B. Gdynia/Grimsby sh. 28/— za stds. Baltwood net

ca 500 stds. D. B. B. Gdynia/Gent sh. 26/— za stds. Baltwood net

ca 450 stds. D. B. B. Gdynia/Great Yarmouth sh. 31/— za stds. Baltwood net

ca 800 stds. D. B. B. Gdynia/Garston sh. 35/— za stds. Baltwood net

ca 300 stds. D. B. B. Gdynia/Southampton sh. 32/— za stds. Baltwood net

Zboże:

Eksport do Holandji i Belgji w obecnym okresie przedżniwnym był dość nieznaczny. Stawki frachtowe pozostawały na dotychczasowym poziomie, natomiast do Danji eksport ożywił się, wskutek czego partje mogły być prawie bez wyjątku zabrane przez statki linjowe. Eksport zboża do Danji był wykonywany przedewszystkiem przy pomocy małych statków motorowo - żaglowych, za które płacono Rmk. 4,— za 1000 kg do jednego portu duńskiego, położonego niebardziej na północ jak Aarhus. Pod koniec miesiąca zaznaczała się tutaj tendencja zwyżkowa, wywołana brakiem odpowiedniego tonażu.

Cukier:

Wyekspedjowano w lipcu szereg statków o wielkości 1.200 to. z ładunkami cukru do Płd. Finlandji, przyczem stawka frachtowa wynosi sh. 5/—. Należy wspomnieć o zafrachtowaniu statku 2.000 to. do Hull po sh. 7/—.

Węgiel:

Eksport do Szwecji, Holandji, Belgji oraz portów Morza Śródziemnego był ożywiony, natomiast do Francji zmniejszył się wskutek obniżenia ceny na francuskim rynku wewnętrznym o 30 proc. Miarodajne czynniki francuskie spodziewają się przez zarządzenie to zwiększyć zdolność konkurencyjną francuskich kopalń oraz zatrudnić znaczniejszą ilość górników niż dotychczas

Znane są następujące kontrakty zawarte w okresie sprawozdawczym:

2.500 to. Rouen frcs. 23,—

3.500 „ „ „ 24.50
2.500 „ Bordeaux „ 30,—
1.200 to. Nizza sh. 11/9 Medcon-Charter, koszty wyładunku sh. 1/—
2.600 to. Antwerpja sh. 4/1½ wyładunek dzienny 2.000 to.
2.600 to. Antwerpja sh. 4/3 wyładunek dzienny 2.000 to.
3.500 to. Zeebrügge sh. 3/9 wyładunek dzienny 2.000 to.
2.800 to. Brügge sh. 4/3 wyładunek dzienny 1.750 to.
2.000 to. Antwerpja sh. 4/3 wyładunek dzienny 1.500 to.
2.700 to. Amsterdam sh. 5/— wyładunek dzienny 1.200 to.
2.900 to. Rotterdam sh. 5/— wyładunek dzienny 1.000 to.

2.000	to.	Gräggnäs	sh. 4/6
6.500	„	Buenos Aires	sh. 10/6
6.600	„	Genua	sh. 9/6
8.800	„	„	sh. 9/3½
5.000	„	Malta	sh. 10/3
7.200	„	Triest	sh. 10/4½
5.500	„	Wenecja	sh. 10/7½
6.500	„	Spalato albo Susa	sh. 10/—
6.800	„	Piräus	sh. 9/1½

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

POŁĄCZENIA GDYNI Z ZAPLECZEM DROGĄ WODNĄ

Komunikację wodną pomiędzy zapleczem a Gdańskiem i Gdynią utrzymują Tow. „Vistula", „Lloyd Bydgoski" i Spółdzielnia Żeglugowa i Oszczędnościowa „Wisła".

Z wyżej wymienionych towarzystw „Vistula" posiada na linjach pasażerskich statek salonowy morsko-rzeczny „Carmen" o pojemności 350 ton, kursujący stale między Gdynią a Tczewem. Od Tczewa do Warszawy chodzi 5 parostatków pośpiesznych, salonowych, ogólnej pojemności 745 ton i 29 statków towarowo-pasażerskich o ogólnej pojemności 3.911 ton, kursujących na tejże i innych trasach.

Na linjach towarowych: 3 parostatków holowniczych rzecznych o pojemn. 1.125 ton, 3 parostatki towarowo-morskie o pojemności 850 ton i tabor bezlinkowy około 5.000 ton pojemności, wreszcie barek własnych zaczarterowanych około 10.000 ton.

Towarzystwo to przewozi wszelkiego rodzaju ładunki w komunikacji pośpiesznej na całej linji Wisły od Sandomierza do Gdańska i Gdyni, przez co łączy obydwa nasze porty morskie z wszystkiemi miastami, położonemi nad Wisłą aż do Sandomierza włącznie.

Ze względu na stałe zwiększanie się transportu ładunków z wewnątrz kraju do Gdyni, towarzystwo powiększyło swe składy w porcie gdyńskim w tym roku, urządzając specjalne komory chłodnicze dla łatwo psujących się towarów.

Z ładunków masowych z wewnątrz kraju na rynek gdyński przychodzi najwięcej mąki, smarów, artykułów budowlanych, wyrobów drzewnych, piwa, jarzyn i owoców. Z towarów eksportowych idą tą drogą większe ilości manufaktury z Łodzi, przeznaczone na eksport do Anglji i Ameryki, pierze, puch, cement itp.

W tym roku jak i w latach poprzednich, na linji Warszawa — Tczew — Gdynia kursują stale z Warszawy do Tczewa pośpieszne statki pasażerskie.

Lloyd Bydgoski ma swój tabor nawigacyjny przystosowany do transportu towarów masowych, głównie przeznaczonych na eksport, jak cukier, zboże, pewna ilość sody itp. Za rok 1934 tą linją przewieziono około 25.000 ton towarów, a rb. wskazuje, że frekwencja ta zostanie utrzymana.

Spółdzielnia Żeglugowa i Oszczędnościowa Wisła z siedzibą w Gdańsku, nastawiona jest jedynie na przewóz ładunków masowych, z przeznaczeniem na eksport.

SPRAWY TURYSTYCZNE

WYCIECZKA DO NOWEGO YORKU, URZĄDZONA PRZEZ IZBĘ HANDLOWĄ POLSKO-AMERYKAŃSKĄ W ZWIĄZKU Z INAUGURACYJNĄ PODRÓŻĄ M/S. „PIŁSUDSKI"

Za miesiąc nowy transatlantyk polski m/s „Piłsudski" wyruszy z Gdyni w pierwszą swą podróż do Ameryki Północnej. Będzie to wydarzeniem wielkiej wagi dla żeglugi polskiej, która w ten sposób uzyska nowe, szybkie i w wyjątkowo pomyślnych warunkach odbywające się połączenie ze Stanami Zjednoczonemi i Kanadą. Zaznaczyć przy tem wypada, że M/S „Piłsudski" w komunikacji pomiędzy Gdynią a Ameryką Północną będzie okrętem najszybszym, najbardziej nowoczesnym i komfortowym nie tylko dla podróży z Polski ale i ze wszystkich państw nadbałtyckich. — „Dziewicza" podróż M/S „Piłsudski" do Ameryki daje powód do specjalnej manifestacji ze strony polskiej i jako taka nabiera wielkiego znaczenia propagandowego. W podróży tej weźmie udział szereg dygnitarzy państwowych i przedstawicieli sfer gospodarczych.

Doceniając znaczenie tej pierwszej podróży M/S „Pilsudski" dla kształtowania się stosunków polsko - amerykańskich Izba Handlowa Polsko - Amerykańska w Warszawie organizuje wycieczkę dla osób, które z tej wyjątkowej okazji zechcą skorzystać dla nawiązania kontaktów zarówno handlowych jak i towarzyskich ze społeczeństwem amerykańskiem.

Wycieczka ta urządzana jest w trzech kombinacjach:

1) Przejazd z Gdyni do Nowego Jorku i spowrotem od zł 865.
2) Przejazd z Gdyni do Nowego Jorku i spowrotem wraz z kosztami 3½ dniowego pobytu w Nowym Jorku z paszportem, wizami, wycieczką lądową w Kopenhadze i zwiedzeniem Nowego Jorku od zł 1.095.
3) Przejazd z Gdyni do Nowego Jorku i spowrotem z możnością indywidualnego pozostania w Stanach Zjednoczonych A. P. w ciągu jednego miesiąca.

Przybycie po raz pierwszy tak dużego i nowoczesnego polskiego statku witane będzie we wszystkich portach wyjątkowo uroczyście. W Nowym Jorku został utworzony specjalny komitet przyjęcia oraz zapewnione jest przybycie z całych Stanów Zjednoczonych znacznej ilości Polaków tam zamieszkałych, którzy przygotowują nowemu statkowi polskiemu manifestacyjne powitanie.

W razie powrotu z Nowego Jorku tym samym pierwszym rejsem wycieczka trwać będzie od 15 września do 8 października.

Zgłoszenia udziału w wycieczce, organizowanej przez Polsko - Amerykańską Izbę Handlową kierować należy do Biura tej Izby: Warszawa, Nowy Świat 72.

Izba ma zapewniony przychylny stosunek Amerykańskiego Konsulatu Generalnego do podań o wizę wyjazdwą do Stanów Zjednoczonych A. P. dla członków organizowanej przez nią wycieczki.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ROZBUDOWA CHŁODNI RYBNEJ W GDYNI.

Komunikat Portu Rybackiego w Gdyni podaje nam co następuje:

„Z początkiem ubiegłego tygodnia P. Minister Przemysłu i Handlu podpisał umowę na wybudowanie specjalnej chłodni śledziowej. Chłodnia ta będzie uzupełnieniem dotychczasowej Chłodni Rybnej w porcie rybackim w Gdyni. i obliczoną jest na 30.000 dużych beczek śledzi solonych. Pomieszczenia chłodnicze będą obsługiwane maszynami obecnej Chłodni Rybnej, której pojemność zwiększy się z 50 wagonów do 450 wagonów a 10 ton, co pozwoli na zaspokojenie wymagań zwiększającego się importu i własnego rybołówstwa morskiego.

Prace wstępne już rozpoczęto przy budowie. Czyni się wiercenia próbne podłoża do głębokości 20 metrów. gdyż chłodnia śledziowa będzie spoczywała na stu palach specjalnej konstrukcji (długość pala osiem metrów. średnica pół metra.)

W ten sposób oddawna oczekiwana rozbudowa Chłodni Rybnej przy nabrzeżach Rybnem i Angielskiem na molo rybackiem w porcie gdyńskim zostanie w najbliższych dniach rozpoczęta.

Rozbudowa ta ma dla rozwoju całego naszego importu solonych śledzi decydujące znaczenie: jak dla rozmiarów samej rozbudowy. tak i dla perspektyw. które otwierają się dla naszego handlu śledziowego.

Dosyć powiedzieć, że dotychczasowa pojemność chłodni rybnej wynosiła 3.000 beczek dodaje się zaś pojemność na 30.000 beczek. Magazynowanie śledzi w chłodniach w Gdyni powiększa się więc dziesięciokrotnie.

Pogłoski jakoby niedawny zatarg z Gdańskiem spowodował, lub chociażby przyśpieszył rozbudowę chłodni, która zostanie obecnie wykonana nie odpowiadają faktycznemu stanowi rzeczy. Wystarczy przytoczyć fakt, że rozbudowana dziesięciokrotnie chłodnia będzie pracowała już istniejącemi maszynami służącemi do wytwarzania niskich temperatur w istniejącej chłodni i fabryce lodu. Dowodzi to w jak dużym stopniu rozbudowa ta już była przewidziana w pierwotnym planie. Również o przyspieszeniu nie można mówić chociażby dlatego że rozpoczynające się prace nad rozbudową chłodni już są znacznie spóźnione względem tego co było przewidywane na rok bieżący. Obecne rozpoczęcie robót można uważać raczej za wykorzystanie ostatniego terminu, który pozwoli jeszcze wykorzystać sezon śledziowy przyszłego roku.

Prace nad budową nowych chłodzonych magazynów przy nabrzeżu Angielskiem potrwają bowiem okrągło rok. Niewykorzystanie tej chłodni w sezonie przyszłorocznym przyniosłoby duże straty jak samej chłodni tak i jej klijentom.

Chłodnia w jej pełnych rozmiarach — taką, jaką ją ujrzymy w roku 1936 stanie się technicznym bodźcem dla naszgo handlu solonym śledziem, który bez tego bodźca i zarazem podstawy w dużej mierze jest skrępowany w torowaniu sobie nowych dróg

w trudnych warunkach chwili obecnej. — Wszystkie sortymenty śledzi w odpowiednich ilościach, przy odpowiedniej organizacji handlu — oto możliwości które zapewni nam rozbudowana chłodnia śledziowa.

KRONIKA.

— ZWIĄZEK IMPORTERÓW ŚLEDZI W GDYNI. Rozwijający się szybko import śledzi solonych przez Gdynię i stwarzane przez Państwo kosztowne inwestycje dla tego importu, nakładają na importerów obowiązek wykorzystania oddanych im możliwości. W tym celu dla osiągnięcia jednolitości postępowania, wzorem zagranicznych ośrodków handlu śledziowego (Hamburg, Szczecin, Gdańsk) w najbliższym czasie będzie zorganizowany związek importerów śledzi w Gdyni. Jest godnem podkreślenia, że do związku należeć będzie również Tow. Okr. Połowów Dalek. „MEWA".

— ŚLEDZIE ŚWIEŻE W LODZIE Z NIEMIEC. W ubiegłym tygodniu drogą morską nadeszło dwoma statkami około 400 skrzyń śledzi świeżych w lodzie z Niemiec, dla wędzarń gdyńskich i dla wędzarń wewnątrz kraju (Poznańskie).

Jedna z wędzarń gdyńskich wysłała swego przedstawiciela do Niemiec celem zakupywania śledzi bezpośrednio na aukcjach rybnych.

— ILE ŚLEDZI ŚWIEŻYCH W LODZIE SPROWADZA W M. GDAŃSK? Wedle urzędowych danych statystycznych W. M. Gdańsk (Jahresbericht 1934) ogólny przywóz śledzi świeżych w lodzie wynosił: drogą morską 72 ton o wartości 11 tys. Guld., a drogą lądową: 37 ton o wartości 6 tys. Guld.

Natomiast wywieziono z W. M. Gdańska drogą morską 4 tony, a drogą lądową 94 ton, w czem zapewne figurują śledzie z połowów gdańskich rybaków.

Poszczególne kraje w wywozie i przywozie tych śledzi brały udział:

PRZYWÓZ do W. M. Gdańska:

Niemcy: morzem:	34 ton	6 tys. Guld.
Niemcy: lądem:	37 ton	6 tys. Guld.
Hamburg: morzem:	1.3 ton	0.3 tys. Guld.
Anglja: morzem:	13,6 ton	2.. tys. Guld.
Szwecja: morzem:	21,7 ton	3.. tys. Guld.
Danja: morzem:	1.3 ton	0,2 tys. Guld.

WYWÓZ z W. M. Gdańska:

Niemcy: morzem:	—	—
Niemcy: lądem:	94 ton	17 tys. Guld.
Hamburg: morzem:	—	—
Anglja: morzem:	—	—
Szwecja: morzem:	—	—
Danja: morzem:	4 ton	0,6 tys. Guld.

W statystyce tej nie figuruje przywóz z Polski i wywóz do Polski. Jak widać ze zestawień sprowadzane świeże śledzie w lodzie stanowią małe ilości przeznaczone na własne potrzeby W. M. Gdańska.

— KONIECZNOŚĆ BUDOWY TRZECIEGO TORU W PORCIE RYBACKIM W GDYNI. Do portu rybackiego dochodzi jedna linja torów kolejowych rozgałęziona przy magazynach na dwie bocznice. W sezonie ładuje się w porcie rybackim do 30 wagonów ryb dziennie. Poza tem bocznice obsługują potrzeby stacji bunkrowej POLMINU przewidującej około 180 wagonów-cystern w miesiącu.

W tych warunkach już obecnie ładowanie ryb i normalna ekspedycja natrafia na duże trudności. Dalsze trudności nastąpią z chwilą zwożenia materjałów na budowę chłodni śledziowej. Nie trzeba wyjaśniać, jak wielkie znaczenie dla prawidłowej pracy portu rybackiego posiada sprawa szybkiego i dogodnego wysyłania szybko psujących się ryb drogą kolejową. Celem sprostania obecnym wymaganiom ruchu staje się koniecznością budowa trzeciego toru. Osobna bocznica dla wędzarń miejscowych jest również potrzebną.

WYSTAWY I TARGI

POCIĄG WYSTAWA NA POMORZU.

Po kilkudniowym postoju w rozmaitych miejscowościach Pomorza m. in. w Toruniu i Grudziądzu, Pociąg - Wystawa przybył do Gdyni w dniu 14 bm. na postój czterodniowy. Po dokonaniu przez Komisarza Rządu m. Gdyni Mgr. Franciszka Sokoła aktu otwarcia Wystawy na terenie Gdyni, do zwiedzenia jej dopuszczona została publiczność. Już w pierwszym dniu obejrzało Wystawę około 400 osób.

Pociąg - Wystawa jest imprezą nową, obliczoną na dłuższy okres działania; łącznie przewiduje się 3 tur po 4 miesiące każda. Tura obecna jest pierwszą i obejmie zachodnie połacie Polski.

Pociąg - Wystawa mieści się w 30 wagonach, specjalnie przystosowanych do celów wystawowych, gromadząc eksponaty najważniejszych branż wytwórczości polskiej i ma przedewszystkiem na celu wykazanie daleko posuniętej samowystarczalności Polski pod względem przemysłowym. W turze obecnej uwzględnione są przemysły: rafineryjny i elektrotechniczny, dalej hutnictwo żelazne i przemysł metalowy, radjo i radjotechnika, dalej przemysły szklany, budowlany, chemiczny, włókienniczy, konfekcyjny, papierniczy, graficzny i skórzany, wreszcie przemysł spożywczy. Pozatem uwzględniono na Wystawie szereg momentów dydaktycznych z dziedziny rolnictwa oraz podkreślono strony ogólno - gospodarczego rozwoju Polski.

Organizacja całości wykazuje istnienie dokładnie przemyślanego i dobrze wykonanego planu.

Pociąg - Wystawa poza stroną dydaktyczną przedstawia również poważną wartość z punktu widzenia reklamy czysto handlowej, gdyż zmieniając miejsca postoju daje możność firmom, eksportującym swe wyroby przedstawienia ich w ciągu dłuższego okresu szerokim sferom społeczeństwa w rozmaitych ośrodkach, gdzie w inny sposób żadna firma nie byłaby w możności wyrobów tych zademonstrować.

Spodziewać się należy, że Pociąg- Wystawa podczas dalszej swej tury w rozmaitych miejscowościach na terenie okręgu Izbowego wzbudzi należne tej imprezie zainteresowanie.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s ŚLĄSK*	19. 8.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	20. 8.
s/s CAPELLA*	26. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	27. 8.
s/s IMATRA	21. 8.	**Kotka, Wiborg** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s IMATRA	21. 8.
		ESTONJA		
s/s ŚLĄSK*	19. 8.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	20. 8.
s/s CAPELLA*	26. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	27. 8.
s/s HALFDAN	25. 8.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	26. 8.
		ŁOTWA		
s/s MINOS (via Bremen)	19. 8.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s MINOS	19. 8.
s/s HALFDAN	25. 8.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	25. 8.
s/s FALKEN	19. 8.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	21. 8.
		LITWA		
s/s FALKEN	19. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	21. 8.
s/s MARIEHOLM* (via Karlskrona)	21. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM* (via Stockholm)	22. 8.
s/s HALFDAN	25. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	26. 8.
		SZWECJA		
s/s TCZEW	16. 9.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 10 dni	s/s TCZEW	18. 9.
s/s MARIEHOLM*	21. 8.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	22. 8.
s/s CITTA DI BERGAMO	15. 9.	**Stockholm, Göteborg** co 3 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO	5. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	21. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	21. 8.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	26. 8.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s EGON	26. 8.
		NIEMCY		
		Hamburg		
		(Pool: 3 niemieckie towarzystwa		
s/s OLGA	20. 8.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s OLGA	20. 8.
s/s NODERNEY	24. 8.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s NORDERNEY	24. 8.
s/s KÄTE	27. 8.	2 razy w tygodniu	s/s KÄTE	27. 8.
s/s CHORZÓW	31. 8.		s/s CHORZÓW	31. 8.
		Bremen		
s/s MINOS	19. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s MINOS (via Ryga)	19. 8.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN*	22. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s J. C. JACOBSEN*	23. 8.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	22. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	22. 8.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	20. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s AKERSHUS	20. 8.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	31. 8.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	26/28. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s LECH*	29. 8.
s/s BALTONIA*	19/21. 8.	*(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)* co 2 tygodnie	s/s BALTONIA*	22. 8.
		Hull		
s/s LUBLIN*	19/21. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	19/21. 8.
s/s LWÓW*	26/28. 8.	co tydzień	s/s LWÓW*	26/28. 8.
		Manchester/Liverpool		
s/s UFFE	24. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s UFFE	24. 8.
s/s TAARNHOLM	31. 8.	co 1—2 tygodnie	s/s TAARNHOLM	31. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth *(F. G. Reinhold. Ltd.)*		
s/s HAGUE	24. 8.	co tydzień	s/s HAGUE	24. 8.
		HOLANDJA **Amsterdam** *(F. G. Reinhold, Ltd.)*		
s/s BERENICE	19. 8.	co tydzień	s/s BERENICE	19. 8.
m/s RHEA	26. 8.		m/s RHEA	26. 8.
		Rotterdam		
s/s CIESZYN*	20. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	20. 8.
s/s PUCK	27. 8.	co tydzień	s/s PUCK	27. 8.
s/s JUPITER	22. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s JUPITER	22. 8.
s/s OSKAR FRIEDRICH	26. 8.	1—2 razy w tygodniu	s/s OSKAR FRIEDRICH	26. 8.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
s/s BUTT	19. 8.	co 10—11 dni	s/s BUTT	19. 8.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	27. 8.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	27. 8.
		BELGJA **Antwerpja**		
s/s CIESZYN*	20. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	20. 8.
s/s HEL	27. 8.	co tydzień	s/s HEL	27. 8.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
s/s BUTT	19. 8.	co 10—11 dni	s/s BUTT	19. 8.
		FRANCJA **Havre/Cherbourg**		
s/s WARSZAWA	27. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA*	31. 8.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s HALFDAN	26. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s HALFDAN	26. 8.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s PASAJES	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s PASAJES	30. 8.
		Valencia — Barcelona		
s/s DAGMAR (również z Sycylji)	30. 8.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	s/s BODIL	27. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s SCANIA	25. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s GENUA	26. 8.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	23. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM	23. 8.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
s/s CITTA DI BERGAMO	3-3. 9.	*(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO	13. 9.
		PORTY LEWANTU **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa**		
m/s ERLAND	22. 8.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s ERLAND	22. 8.
m/s VIKINGLAND	28. 9.	co 1—4 tygodnie	s/s NITTON	22. 8.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
s/s SONGDAL	28. 8.	*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL	28. 8.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
m/s LEWANT	5 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*	m/s LEWANT	6. 9.
		co 3 tygodni	s/s SARMACJA	13. 10.

B. Porty dalsze

		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s CITY OF FAIRBURY	22. 8.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANYORK*	21. 8.
s/s CLIFFWOOD	29. 8.	co tydzień	s/s SAGAPQRACK	29. 8.
		New York — Halifax		
s/s PUŁASKI*	16. 9.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	s/s PUŁASKI*	17. 8.
		co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	13. 9.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s PASAJES	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s PASAJES	30. 8.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s VALPARAISO	4. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KR. MARGARETA	13. 9.
s/s EQUATOR	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s ORIENT	17. 8.
		co 2 tygodnie	s/s ATLANTA	18. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s HAMMAREN	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s HAMMAREN	27. 8.
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
s/s CITY OF WELLINGTON	1. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF WELLINGTON	7. 9.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
s/s SUMATRA	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s TENNESSEE	30. 8.
		PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TORTUGAS	21. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu	m/s TORTUGAS	15-20. 9.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

18 sierpnia:

s/s TCZEW lin. ze Stockholmu z tow. dla wyład. i ład. Żegl. Polska.

s/s STEINSTAD z rudą, Behnke & Sieg.

s/s PRAHOVA po węgiel, PAM.

19 sierpnia:

s/s KOŚCIUSZKO z powrotną wycieczką z Morza Północnego, Gd. Amer. L. Ż.

s/s LUBLIN lin. z Hull (lub 21-go via Gdańsk) z towarami Polbrit.

s/s BALTONIA lin. z Londynu (lub 21-go via Gdańsk) z towarami, P. Z. K. B.

s/s MINOS lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s BERENICE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s ŚLĄSK lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania do Antwerpji i Rotterdamu, Żegl. Polska.

s/s NAALDWIJK po drzewo, PAM.

s/s RIBERSBORG po węgiel, PAM.

s/s ELINSBORG po węgiel, Speed.

s/s TORSA po węgiel, Bergenske.

20 sierpnia:

s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ład. do Tallinna i Helsinek, Żegluga Polska.

s/s AKERSHUS lin. wsch. norweska dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s OLGA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s IMATRA lin. po ładunek do Kotka i Wilborga, Lenczat.

s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i dr., ład. do Rotterdamu Żegluga Polska.

s/s BARBARA MARIE po drzewo, PAM.

s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.

21 sierpnia:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ład., Reinhold.

s/s IWAN lin. zach. szwedzka dla wyład. i ład. Bergenske.

s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po towary do N. Yorku, S. L.

s/s FALKEN lin. z Rygi i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu, Karlskrony i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.

m/s TORTUGAS lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s LYGIA po węgiel, PAM.

s/s ROLF po węgiel, Bergenske.

22 sierpnia:

s/s CITY OD FAIRBURY lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyład. Am. Sc. Line.

m/s ERLAND lin. lewantyńska dla wyład. i ładowania, Sv. Orient Linien.